

DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

5 sierpnia Nr. 7. Rok 1930.

T R E Ś Ć:

SPRAWY RUCHOWE.

PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH

w maju 1930 r.

według danych przedwstępnych.

Przewóz podróżnych w maju r. b. (31 dni) wyniósł ogółem 12.560.948 osób. W porównaniu z kwietniem (30 dni — 12.993.982 osób) daje to zmniejszenie o 3,3%, w porównaniu zaś z majem r. ub. (14.654.025) wykazuje zmniejszenie o 11,3%.

Od 15 maja wprowadzono letni rozkład jazdy pociągów pasażerskich, według którego pociągi kąpielowe uruchomiono do Krynicy i Zakopanego dopiero od 6-go, a na Hel od 14 czerwca r. b. Wzmożenie ruchu pasażerskiego nastąpiło dopiero z początkiem wakacyj letnich i związanym z tem ruchem wycieczkowo-turystycznym.

Regularność ruchu pociągów pasażerskich wynosiła w maju przeciętnie 99%.

W ruchu towarowym nastąpiło pewne zwiększenie przewozów, mianowicie P. K. P. przewiozły w maju 5.450.758 tonny ładunków, co w porównaniu z kwietniem (5.122.755 tonn) przy jednakowej liczbie dni roboczych stanowi 6,4% (w tonnach), w porównaniu zaś z majem r. ub. (7.561.028) przy 23 dn. roboczych, zmniejszenie o 27,9%.

Naładowano w maju r. b. przy 25 dniach roboczych na stacjach linij normalnotorowych łącznie z wolnem miastem Gdańskiem 362.483 wag. (w jednostkach 15-to tonnowych), przyjęto od kolei zagranicznych 46,903 wagonów ładownych czyli razem przewieziono 409.386 wag. ładownych.

W porównaniu z kwietniem r. b. (379.170 wag.) przy jednakowej liczbie dni roboczych ogólna praca kolei wzrosła o 8% (w wagonach), w tej liczbie naładunek własny zwiększył się o 8,8%.

Natomiast w porównaniu z majem r. ub. (512.988 wag.) pomimo mniejszej liczby dni roboczych w tym ostatnim (23), ogólna praca kolei zmniejszyła się o 20,2%, a naładunek własny o 21,7%.

Naładunek najważniejszych towarów masowych przedstawia się jak następuje (w wagonach 15 tonnowych).

Wykonano	Rok 1930			1929 r.	W maju 1930 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do maja 1929 r.
	Maj dni roboczych 25	Kwiecień dni roboczych 25	W maju wiecej + mniej — w procentach	Maj dni roboczych 23	
A) Naładowano: *)					
Węgla	131.347	123.540	+ 6,3	187.190	— 29,8
Drzewa	38.812	31.680	+ 22,5	45.353	— 14,4
Nawozów sztucznych . .	1.519	3.720	— 59,2	4.185	— 63,7
Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) . .	15.562	11.310	+ 37,6	16.988	— 8,4
Rolniczych i aprowizacji .	27.900	32.070	— 13,0	33.666	— 17,1
Pozostałych ładunków . .	147.343	130.980	+ 12,5	175.386	— 16,0
Razem	362.483	333.300	+ 8,8	462.768	— 21,7
B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski . .	13.423	12.630	+ 6,3	18.197	— 26,2
Tranzytem przez Polskę .	33.480	33.240	+ 0,7	32.023	+ 4,6
C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych. .	409.386	379.170	+ 8,0	512.988	— 20,2

*) łącznie z naładunkiem na terenie wolnego miasta Gdańska.

Jak widać z powyższego zestawienia w porównaniu z kwietniem wzrostowi uległ naładunek węgla (+ 6,3), drzewa (+ 22,5%), materjałów budowlanych (+ 37,6%) i innych ładunków (+ 12,5%), z wyjątkiem nawozów sztucznych oraz płodów rolnych i środków aprowizacji, których przewóz się zmniejszył, co jest zjawiskiem naturalnem z uwagi na porę roku. W porównaniu jednak do maja r. ub. wszystkie kategorje naładowanych na P. K. P. ważniejszych towarów masowych, jak również przywóz towarów do Polski, wykazują spadek, a tylko tranzyt zwiększył się o 4,6%.

Rozmiary naładunku węgla w Zagłębiach kopalnianych przedstawia następująca tabela:

Naładowano wagonów 15-to tonnowych.

Zagłębia	1930 r.			1929 r.	W maju 1930 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do maja 1929 r.
	Maj dni roboczych 25	Kwiecień dni roboczych 25	W maju więcej + mniej — w procentach	Maj dni roboczych 23	
Górnośląskie.	99.448	92.940	+ 7,0	139.841	— 28,9
Dąbrowskie	24.242	22.800	+ 6,3	36.549	— 33,7
Krakowskie	7.657	7.800	— 1,8	10.788	— 29,0
Razem	131.347	123.540	+ 6,3	187.178	— 29,8

Zagłębia	Rok 1930			1929 r.	W maju 1929 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do maja 1930 r.
	Maj 25 dni roboczych	Kwiecień dni 25 roboczych	W maju więcej + mniej — w procentach	Maj 23 dni roboczych	
	Z tego naładowano na wywóz zagranicę:				
a) **przez:**					
Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne	43.090	40.620	+ 6,1	46.996	— 8,3%
b) **do:**					
Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch	12.462	10.380	+ 20,1	18.662	— 33,2%
Rumunji	186	390	— 52,3	558	— 66,7%
Niemiec, Prus Wschodnich	5.611	8.250	— 32,0	8,463	— 33,7%
Rosji i Łotwy	310	420	— 26,2	310	—
Razem	61.659	60.060	+ 2,7	74,989	— 17,8

Z powyższej tabeli wynika, że podczas gdy produkcja Zagłębia Górnośląskiego wzrosła w maju w porównaniu z kwietniem o 7%, a Dąbrowskiego o 6,3%, to produkcja Zagłębia Krakowskiego spadła o 1,8%. Dalej co się tyczy eksportu węgla, to wprawdzie eksport drogą morską przez Gdańsk i Gdynię oraz drogą lądową do Węgier, Czechosłowacji, Austrji i Włoch zwiększył się o 6,1% i 20,1%, jednakże w innych kierunkach jak do Rumunji, Niemiec, Rosji i Łotwy zmalał w mniejszym lub większym stopniu. W rezultacie jednak ogólny wywóz węgla w maju w porównaniu z kwietniem r. b. wzrósł o 2,7%.

Norma naładunku węgla wynosiła w maju r. b. dla wszystkich trzech zagłębi razem 8.100 wag. piętnastotonowych na dzień roboczy, rzeczywisty zaś przeciętny naładunek wynosił 5.261 wag., t. j. mniej niż norma o 2.839 wag. przeciętnie w dniu roboczym, co stanowi — 35,1%.

Niedoładunek ten nastąpił wyłącznie z powodu zmniejszonego zapotrzebowania wagonów przez kopalnie.

W poszczególnych Zagłębiach naładunek węgla w dniu roboczym wynosił:

Zagłębie Górnośląskie przy normie 5982 wag. ładowało 3983 wga. czyli mniej od normy o 33,4%;

Zagłębie Dąbrowskie przy normie 1602 wag. ładowało 973 wag. czyli mniej o 39,3%;

Zagłębie Krakowskie przy normie 516 wag. ładowało 305 wag. czyli mniej o 40,7%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni oraz w Tczewie przedstawia się w miesiącu maju r. b. jak następuje:

Porty	Rok 1930			1929	W maju 1930 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do maja 1929 r.
	Maj 25 dni roboczych	Kwiecień 25 dni roboczych	W maju więcej + mniej — w procentach	Maj 23 dni roboczych	
	a) w wagonach 15-tonnowych				
Gdańsk	28.436	25.348	+ 12,2	36.044	— 21,1
Gdynia	15.186	14.212	+ 6,9	16.079	— 5,6
Tczew	—	—	—	470	— 100,0
Razem	43.622	39.560	+ 10,3	52.593	— 17,1
	b) w tonnach				
Gdańsk	426.544	380.225	+ 12,2	540.667	— 21,1
Gdynia	227.796	213.175	+ 6,9	241.191	— 5,6
Tczew	—	—	—	7.046	— 100,0
Razem	654.340	593.400	+ 10,3	788.904	— 17,1

Jak widać z tej tabeli wzrost wywozu węgla morzem był znacznie większy przez Gdańsk (+12,2%) niż przez Gdynię (+6,9%), wogóle zaś przez obydwa porty zwiększył się w porównaniu z kwietniem r. b. o 10,3%; w porównaniu jednak z majem r. ub. zmniejszył się o 17,1%.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawiała się w maju r. b. jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach:

Rodzaj ładunków	1930 r. Maj 25 dni roboczych	1930 r. Kwiecień 25 dni roboczych	1930 r. W maju więcej + mniej — w procentach	1929 r. Maj 23 dni roboczych	Procentowo więcej + mniej — w maju 1930 r. w stosunku do maja 1929 r.
Wywóz					
Węgiel	426.544	380.225	+ 12,2	540.667	— 21,1
Zboże	15.970	41.385	— 61,4	1.335	+1096,3
Cukier	1.680	1.436	+ 17,0	4.170	— 59,7
Drzewo	96.464	97.395	— 1,0	66.500	+ 45,1
Cement	7.012	6.304	+ 11,2	8.080	— 13,2
Żelazo	1.096	310	+253,5	399	+ 174,7
Produkty naftowe	3.585	4.478	— 20,0	4.064	— 11,8
Inne ładunki	22.852	18.636	+ 22,6	17.499	+ 30,6
Razem	575.203	350.169	+ 4,6	642.714	— 10,5
Przywóz					
Ruda żelazna	66.775	33.227	+101,0	87,072	— 23,3
Złom	1.730	4.355	— 60,3	60,740	— 97,2
Żelazo	171	260	— 34,2	140	+ 22,1
Zboże	—	—	—	145	—100,0
Nawozy sztuczne	15.373	25.487	— 39,7	42,388	— 63,7
Inne ładunki	15.701	17.926	— 12,4	29,858	— 47,4
Razem	99.750	81.255	+ 22,8	220,343	— 54,7

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1930 r. Maj 25 dni roboczych	1930 r. Kwiecień 25 dni roboczych	1930 r. W maju więcej + lub mniej — w procentach	1629 Maj 23 dni roboczych	Procentowo więcej + mniej — w maju 1930 r. w stosunku do maja 1929 r.
Wywóz					
Węgiel	227.796	213.175	+ 6,9	241.191	— 5,6
Cukier	270	2.955	— 90,9	1.285	— 79,0
Inne ładunki	650	2.275	— 71,4	—	+ 100,0
Razem	228.716	218.405	+ 4,7	242.476	— 5,7
Przywóz					
Ruda	5.255	—	+ 100,0	—	+ 100,0
Złom	20.790	16.995	+ 22,3	10.653	+ 95,2
Ryż	4.095	2.055	+ 99,3	3.735	+ 9,6
Nawozy sztuczne	1.625	1.265	+ 28,5	13.905	— 88,3
Inne ładunki	3.281	1.450	+ 126,3	440	+ 645,7
Razem	35.046	21.765	+ 61,0	28,733	+ 22,0

Ogółem wywóz morzem przez Gdańsk i Gdynię zwiększył się w maju w stosunku do kwietnia o 35.345 tonn, czyli o 4,6%, a przywóz o 31.776 tonn, czyli o 30,8%.

Zwiększenie wywozu przypada głównie na węgiel, cement, żelazo i inne ładunki, natomiast pewnemu zmniejszeniu uległ wywóz drzewa, zboża i produktów naftowych. W przywozie główne pozycje stanowią ruda żelazna, złom i nawozy sztuczne, czyli surowce niezbędne dla przemysłu i rolnictwa.

Przywóz i wywóz ogólny ładunków do Polski i z Polski przez obydwa porty i przez wszystkie stacje graniczne w mies. maju r. b. przedstawia się następująco:

W wagonach 15 tonnowych:

Rodzaj ładunków:	Rok 1930			1929	Procentowo więcej + mniej — w maju 1930 r. w porównaniu z majem 1929 r.
	Maj 25 dni roboczych	Kwiecień 25 dni roboczych	W maju więcej + mniej — w %	Maj 23 dni roboczych	
		Przywóz			
Zboże	51	53	— 3,8	271	— 81,2
Mąka	16	27	— 40,8	—	+ 100,0
Węgiel	316	258	+ 22,5	928	— 66,0
Drzewo	185	488	— 62,1	159	+ 16,4
Bawełna	543	530	+ 2,5	765	— 29,0
Materjały budowlane	1.458	1.135	+ 28,5	1.771	— 17,7
Produkcja przemysłowa	6.701	6.657	+ 0,7	12.199	— 45,1
Ruda żelazna	4.043	2.079	+ 94,5	2.977	+ 35,8
Pozostała aprowizacja	1.948	1.939	+ 0,5	2.005	— 2,9
Inne ładunki	4.479	4.606	— 2,8	8.178	— 45,2
Razem	19.740	17.772	+ 11,1	29.253	— 32.5
		Wywóz			
Zboże	1.644	4.164	— 60,5	646	+154,5
Mąka	91	152	— 40,1	132	— 31,1
Węgiel	55.100	52.332	+ 5,3	69.243	— 20,4
Drzewo	17.615	16.546	+ 6,5	19.179	— 8,2
Bawełna	154	123	+ 25,2	102	+ 51,0
Materjały budowlane	1.726	3.404	— 49,3	1.731	— 0,3
Produkcja przemysłowa	6.848	7.305	— 6,3	6.214	+ 10,2
Cukier	209	774	— 73,0	331	— 36,9
Pozostała aprowizacja	3.926	4.825	— 18,6	3.687	+ 6,5
Inne ładunki	3.643	3.941	— 7,6	3.999	— 8,9
Razem	90.956	93.566	— 2,8	105.264	— 13,6

Przywóz ogólny w maju w stosunku do kwietnia r. b. był większy o 1968 wag. czyli o 11,1%, wywóz zaś mniejszy o 2610 wag. czyli o 2,8%.

Trudności w ruchu towarowym, które odbijałyby się ujemnie na sprawności przewozów, w mies. maju nie było.

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 maja r. b. wynosił parowozów 5335 w porównaniu z majem r. 1929 (5252) więcej o 1,6%. W naprawie było 16,36% parowozów, co w porównaniu z rokiem ubiegłym (18,29%) daje polepszenie o 1,9%.

Wagonów osobowych było 10.315, w porównaniu z majem r. ub. (10.055) więcej o 2,6%. W naprawie było wagonów osobowych 10,88%, co w porównaniu z rokiem ubiegłym (11,58%) wykazuje polepszenie o 0,7%. Wagonów towarowych było 152.517, w stosunku do roku 1929 (153.489) mniej o 0,7%, co się tłomaczy zwrotem z powodu słabego ruchu towarowego 4.606 wydzierżawionych wagonów. W naprawie było wagonów towarowych 3,78%, w porównaniu z rokiem ubiegłym (4,19%) mniej o 0,41%.

Nowego taboru dostarczyły fabryki w maju ilości następujące:

parowozów 14,
wagonów osobowych 29,
„ towarowych 400.

W związku ze zmniejszeniem się przewozów i brakiem zapotrzebowania odstawiono do rezerwy przeciętnie wagonów krytych 21.392, węglarek 24.854, platform 4176, razem 50.422 wag. czyli około 33% ilostanu wagonów.

Przebieg pociągów w maju r. b. wynosił:

w ruchu osobowym	5.567.901	poc. km.
„ towarowym	3.969.808	„ „
razem	9.537.709	„ „

W porównaniu z kwietniem r. b. (8.918.739) przebieg ogólny pociągów zwiększył się o 6,9%, przyczem przebieg pociągów osobowych zwiększył się o 7,3%, a przebieg poc. ruchu towarowego o 6,3%.

Wporównaniu zaś z majem r. ub. (10.468.306) przebieg ogólny pociągów zmniejszył się o 8,9%.

W zakresie taryf osobowych w dniu 1 maja wszedł w życie dodatek IV do Części II Taryfy osobowej i bagażowej P. K. P., przewidujący szereg ulg taryfowych, mających na celu ożywienie i krzewienie niektórych przewozów masowych. Są to razem zebrane ulgi świąteczne (weekend'owe), odpustowe, dla przejazdów w celach kulturalno - oświatowych, naukowych, wreszcie krajoznawczych i sportowych. Ulgi są bądź grupowe, bądź pojedyncze i udzielane są bądź na zasadzie zgłoszeń, zaświadczeń lub stałych legitymacyj.

Z dniem 15 maja zniesiono ograniczenia przewozowe istniejące jeszcze na linji kolejowej Kutno — Strzałków i linję tę otwarto dla ruchu osobowego, towarowego, bagażowego i ekspresowego na warunkach ogólnych.

Z okazji targów Budapeszteńskich przyznano od dnia 3 — 31 maja zniżki dla osób zwiedzających przy tej okazji Polskę.

Jako nowe redakcje ukazały się taryfy osobowe, bagażowe i ekspresowe: polsko-austrjacka i niemiecko-rumuńska w dniu 1.V, a niemiecko-węgierska w dniu 14 maja r. b.

W zakresie taryfy towarowej wewnętrznej zasługują na uwagę zmiany i uzupełnienia dotychczasowej taksy opłat za roboty fizyczne, które to zostają od dnia 1 maja nazwane: opłatami za współdziałanie organów kolejowych przy wykonywaniu rewizji celnej.

W zakresie towarowych taryf zagranicznych należy zanotować: zastąpienie nowemi redakcjami — dotychczasowych taryf: niemiecko-rumuńskiej (1.V), węglowej polsko-czeskosłowackiej (1.V), polsko-adrjatyckiej, przyczem dotychczasowa taryfa na przewóz rur uległa zmianom, a węglowa, we formie stawek ryczałtowych pozostaje jako prowizoryczna do dnia 31.XII r. b.

W dniu 1.V. wszedł w życie zeszyt I taryfy polsko-węgierskiej, obejmujący przewóz towarów prócz węgla i zwierząt. Jako drobniejsze zmiany należy podać poprawki taryfy czesko-słowacko - sowieckiej dokonane z dniem 16 maja r. b.

W dziedzinie międzynarodowych układów kolejowych dnia 2 czerwca r. b. zostały zakończone w Warszawie obrady polsko-rumuńskiej Konferencji kolejowej uzgodnieniem trzech porozumień, z których jedno reguluje wypłatę rumuńskich należności za tranzyt między Zaleszczykami a Jasionowem Polnym, drugie polskich należności za tranzyt między Śniatyniem, Załuczem a Woronienką, trzecie wypłatę wzajemnych polskich i rumuńskich pretensyj z sąsiedzkiego ruchu kolejowego, wszystkie trzy za pośrednictwem międzynarodowego Centralnego Biura rozrachunków w Brukseli. Pozatem uzgodnione zostały szczegóły, dotyczące budowy mostu na rzece Czeremoszu, mającej na celu stworzenie komunikacji między polską stacją Kuty, a rumuńską stacją Wyżnicą. Umożliwi to w niedługim czasie otwarcie ruchu tranzytowego między Kutami a stacją Zaleszczyki i stacją Śniatyn Załucze przez terytorjum rumuńskie.

Na wspomnianej Konferencji uzgodnione zostały wreszcie także pewne inne szczegóły, dotyczące wykonania umowy o tranzycie rumuńskim przez Polskę i Czechosłowację na linji Grigore Ghica Vóda-Valea Visaului przez Woronienkę i Jasinę.

Pomimo pewnego zwiększenia przewozów wpływy Polskich Kolei Państwowych w miesiącu maju r. b. zmniejszyły się nieco i wyniosły:

a) z przewozu podróżnych	26.693.873	zł.
b) z przewozu przesyłek ekspresów i bagażu	1.570.922	„
c) z przewozu towarów	73.501.680	„
d) inne uboczne	1.390.321	„
Razem	103.156.796	zł.

W porównaniu z kwietniem r. b. (108.200.649 zł.) wpływy zmniejszyły się o 4,7%, a w porównaniu z majem r. ub. (113.369.063 zł.) o 9,9%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 52061 1.VIII.30. 8.000.